

Kapitel 3 Notverfahren

3.1	Einleitung	25
3.2	Motorausfall	25
3.2.1	Motorausfall beim Startlauf	25
3.2.2	Motorausfall im Flug bei Höhen bis 200 m über Grund	25
3.2.3	Motorausfall im Flug bei Höhen über 200 m über Grund	25
3.3	Motorstart im Flug	26
3.4	Motorbrand, Rauch im Cockpit	26
3.4.1	Feuer am Boden bei laufendem Motor	26
3.4.2	Feuer im Flug	26
3.5	Sinkflug (im Segelflug)	27
3.6	Notlandung	27
3.6.1	Notlandung	27
3.6.2	Landung mit beschädigtem Fahrwerk	27
3.7	Überzogene Flugzustände	28
3.7.1	Ausleiten des Trudelns	28
3.8	Weitere Notfälle	29
3.8.1	Vollständiger Verlust der Kontrolle über das Flugzeug	29
3.8.2	Vibrationen	29
3.8.3	Vergaservereisung	29

3.1 Einleitung

Kapitel 3 beinhaltet die Verfahren und speziellen Abläufe von möglichen Notfällen. Wenn Vorflugkontrollen und Wartungen sorgfältig durchgeführt wurden, sollten Flugzeug- und Motornotfälle nur in Ausnahmefällen auftreten. Um einen Notfall zu beherrschen, sind grundlegende Verfahren in diesem Kapitel beschrieben.

3.2 Motorausfall

3.2.1 Motorausfall beim Startlauf

1. Gashebel auf Standgas ziehen
2. Stark bremsen
3. Zündung beide auf AUS

3.2.2 Motorausfall im Flug bei Höhen bis 200 m über Grund

1. Geschwindigkeit Gleitflug bei 120 km/h
2. Höhe bis 50 m: in Startrichtung landen
50 m und höher: geeignetes Landefeld ohne Hindernisse ansteuern
3. Klappen wie üblich
4. Kraftstoffhahn schließen
5. Zündung beide auf AUS
6. Hauptschalter AUS
7. Trimmung wie üblich
8. Anschnallgurte anziehen

3.2.3 Motorausfall im Flug bei Höhen über 200 m über Grund

1. Motor starten siehe Kap. 3.3
2. Sollte der Motor nicht wieder anlaufen, muss nach dem Ablauf wie in Kap. 3.2.2 beschrieben verfahren werden.

Warnung:

Auf Mindestfahrt achten!

3.3 Motorstart im Flug

- | | |
|--------------------|-------------------------------------|
| 1. Geschwindigkeit | Gleitflug bei 140 km/h |
| 2. Höhe | min. 200 m über Grund |
| 3. Zündung | beide AN |
| 4. Hauptschalter | AN |
| 5. Tankanzeige | prüfen |
| 6. Kraftstoffhahn | rechts oder links öffnen |
| 7. Gashebel | auf leicht erhöhtes Standgas setzen |
| 8. Trimmung | wie üblich |
| 9. Starterknopf | drücken |

Sollte der Motor nicht wieder anlaufen, muss nach dem Ablauf wie in Kap. 3.2.2 beschrieben verfahren werden.

3.4 Motorbrand, Rauch im Cockpit

3.4.1 Feuer am Boden bei laufendem Motor

- | | |
|---|-------------|
| 1. Kraftstoffhahn | schließen |
| 2. Gashebel | auf Vollgas |
| 3. Zündung | beide AUS |
| 4. Hauptschalter | AUS |
| 5. Flugzeug verlassen und Feuer löschen | |

3.4.2 Feuer im Flug

- | | |
|-------------------|--------------------------------------|
| 1. Heizung | schließen |
| 2. Kraftstoffhahn | schließen |
| 3. Gashebel | auf Vollgas |
| 4. Zündung | beide AUS nach Stillstand des Motors |
| 5. Hauptschalter | AUS |

Sofortige Landung auf nächstem Flugplatz, bzw. sofortige Landung auf geeignetem Notlandefeld

- | | |
|---|----------------------------|
| 7. Notlandung | Verfahren siehe Kap. 3.6.1 |
| 8. Flugzeug verlassen und Feuer löschen | |

Hinweis:

Motor nicht wieder starten nach Löschen.

3.5 Sinkflug (im Segelflug)

1. Fluggeschwindigkeit 140 km/h
2. Klappen eingefahren, Stellung 0

3.6 Notlandung

3.6.1 Notlandung

1. Notlandefeld geeignetes Feld aussuchen
2. Windrichtung und -stärke optimale Landerichtung wählen
3. Kraftstoffhahn schließen
4. Zündung beide auf AUS
5. Hauptschalter AUS
6. Klappen wie üblich
7. Trimmung wie üblich
8. Anschnallgurte anziehen

3.6.2 Landung mit beschädigtem Fahrwerk

1. Ist das Hauptfahrwerk beschädigt, auf dem unbeschädigten Fahrwerksbein landen und das Flugzeug mit dem Höhenruder so lange wie möglich über dem Boden halten.
2. Ist das Bugfahrwerk beschädigt, die Flugzeugnase nach dem Aufsetzen des Hauptfahrwerks so lange wie möglich oben halten.

Hinweis:

Um mit möglichst wenig Fahrt aufzusetzen, muss auf einem geeigneten Feld und mit Gegenwind gelandet werden.

3.7 Überzogene Flugzustände

Siehe auch Kap. 5.2.2 Überziehgeschwindigkeit.

Das Überziehen wird angezeigt durch Nickbewegungen, das Flugzeug bleibt unter Kontrolle bei deutlich erhöhter Sinkrate. Aus diesem Flugzustand kann durch Fahrtaufnahme mit ca. 40 m Höhenverlust der Horizontalflug wieder erreicht werden.

3.7.1 Ausleiten des Trudelns

- | | |
|----------------|---|
| 1. Gashebel | Standgas |
| 2. Querruder | auf neutral |
| 2. Seitenruder | entgegen der Drehrichtung ausschlagen |
| 3. Höhenruder | drücken und halten, bis Drehung beendet ist |
| 4. Seitenruder | auf neutral, sobald die Drehung beendet ist |
| 5. Höhenruder | ziehen und abfangen |

Warnung:

Absichtlich eingeleitetes Trudeln ist verboten!

3.8 Weitere Notfälle

3.8.1 Vollständiger Verlust der Kontrolle über das Flugzeug

Sollten alle vorherigen Verfahren scheitern, kann das Rettungssystem ausgelöst werden. Im allgemeinen wird empfohlen, das Rettungssystem bei vollständigem Verlust der Kontrolle zu benutzen, z.B. im Falle eines Strukturbruchs.

1. Auslösegriff Rettungsgerät ziehen
2. Anschnallgurte anziehen
3. Kraftstoffhahn schließen
4. Andere Schalter auf AUS

3.8.2 Vibrationen

1. Gashebel auf Stellung mit den niedrigsten Vibrationen setzen
2. Landung am nächstgelegenen Flugplatz bzw. geeigneten Notlandefeld, siehe Kap. 3.6.1

3.8.3 Vergaservereisung

1. Fluggeschwindigkeit 140 km/h
2. Gashebel auf $\frac{1}{4}$ Leistung setzen
3. Vereisungsgebiet verlassen
4. Nach Verlassen des Gebietes der Vereisung die Motorleistung allmählich erhöhen.

Tritt der Leistungsabfall des Motors immer noch auf, am nächstgelegenen Flugplatz bzw. geeigneten Notlandefeld landen, siehe Kap. 3.6.1.

Achtung:

Anstieg der Motortemperatur oder Leistungsverlust des Motors können durch Vergaservereisung verursacht sein.